

第 10 次帯広市交通安全計画 (原案)

平成 年 月
帯 広 市

目次

第1章 計画の概要	1
1 計画の目的	
2 計画の期間	
3 計画の基本的な考え方	
4 計画の位置付け	
第2章 交通事故の特徴と課題	2
1 交通事故の特徴	
2 交通事故のない社会の実現に向けた課題	
第3章 交通安全計画における目標	7
1 目標	
2 目標達成のための重点	
第4章 交通安全施策	10
1 交通安全教育及び広報活動の充実	
2 道路交通環境の整備	
3 救助・救急活動の充実	
4 被害者支援の推進	
第5章 計画の推進体制	23
参考資料	24
1 策定の経過	
2 交通事故の推移と発生状況	
3 交通安全対策の実施状況	
4 用語解説	

※ 当計画においては、地域としての帯広市を「帯広市」、地方公共団体としての帯広市を「市」と表記します。「国」や「道」等についても同様とします。

※ 交通事故件数は、物損事故を含みません。

※ 文中*印の語には、用語解説があります。

第1章 計画の概要

1 計画の目的

第10次帯広市交通安全計画（以下「本計画」とする。）は、交通安全対策基本法*に基づき、人命尊重の理念の下に交通事故*のない社会を目指して、総合的な交通安全対策を推進し、市民の安全の確保を図ることを目的とします。

2 計画の期間

本計画の期間は、平成28年度から平成32年度までの5年間とします。

3 計画の基本的な考え方

本計画では、従来の対策の狙いや成果を踏まえつつ、国や道の計画における施策との整合や各主体との連携を踏まえた施策の体系化を図るとともに、帯広市の交通事故の特徴、第9次計画策定後に着手された法改正などを含め、交通を取り巻く諸条件の変化に対応し、交通安全教育や交通事故多発地点の安全性の向上などに関する施策の充実を図ります。

また、交通安全の推進には、市民が地域の実情に応じ自ら交通安全に関する取組みに参加し、地域の交通安全を確保するための提案や要望を行うなど、市民の主体的な活動が重要であることから、市民参加、協働の視点に立ち、施策を展開していきます。

4 計画の位置付け

本計画は、交通安全対策基本法に基づく総合的な交通安全対策を推進するための計画であり、法第26条の規定により策定するものです。また、第六期帯広市総合計画*の分野計画です。

第2章 交通事故の特徴と課題

1 交通事故の特徴

(1) 交通事故発生件数は減少

第8次帯広市交通安全計画の最終年の平成22年から第9次帯広市交通安全計画の期間中である平成26年までの間、市内で発生した交通事故の件数及び死傷者数は、減少しています。

市内で発生した交通事故の件数及び死傷者数について

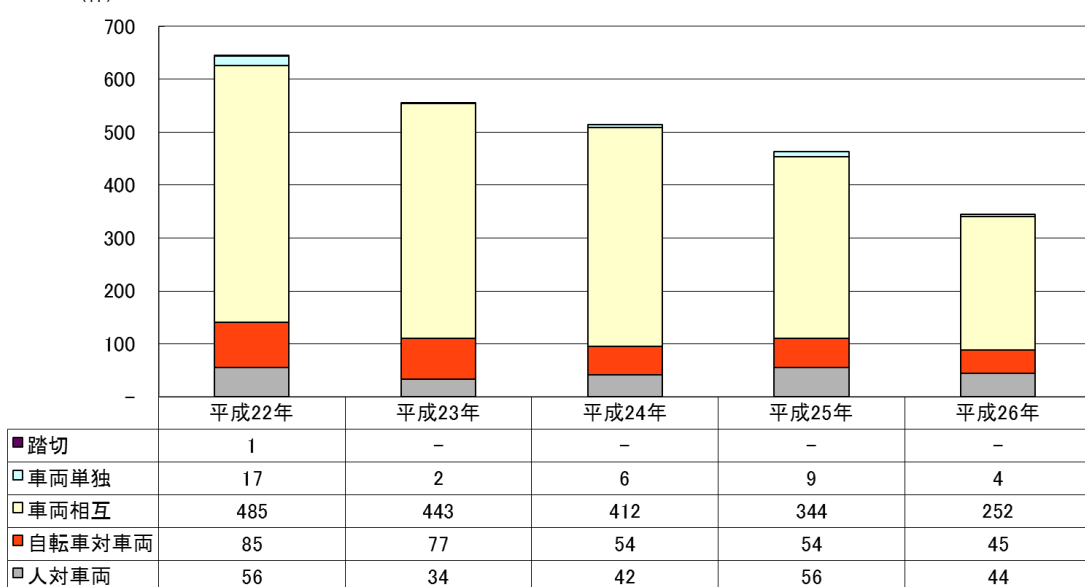
区分	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	5ヵ年平均
発生件数(件)	644	556	514	463	345	504
死者(人)	8	5	4	5	9	6
負傷者(人)	747	640	571	508	378	569

(資料：帯広警察署)

(2) 人対車両の事故割合が徐々に増加

事故類型別では、「車両相互」が事故全体の76.8%と最も多く発生し、以下、「自転車対車両」12.5%、「人対車両」9.2%、「車両単独」1.5%でした。「人対車両」の事故による負傷者数の減少幅は他の事故と比べて小さく、全交通事故に占める割合が徐々に増加しています。

事故類型別交通事故発生状況



(資料：十勝総合振興局)

(3) 事故原因は運転手等の不注意によるものが多い

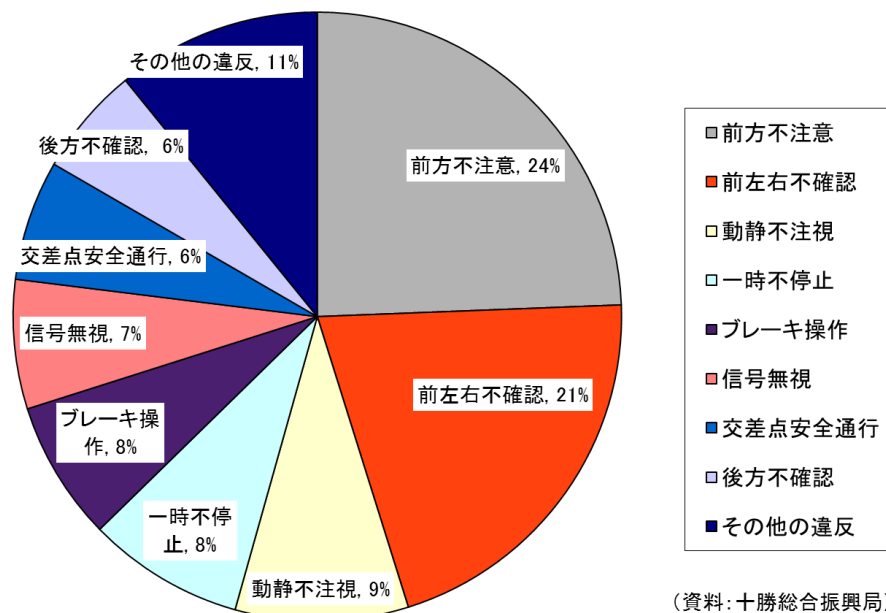
事故の原因別では、「前方不注意」が最も多く発生し、以下、「前左右不確認」、「動静不注視」、「一時不停止」、「ブレーキ操作」、「信号無視」などを原因とする事故が多く発生しています。

歩行者の交通事故の原因では、「横断歩道外横断」、「信号無視」、「斜め横断」、「車両の直前直後横断」など無理な横断によるものが多く発生しています。

自転車の交通事故の原因では、「安全不確認」、「交差点安全進行義務違反」、「信号無視」、「一時不停止」など車両がないとの思い込みや油断によるものが多く発生しています。

また、「酒酔い」及び「酒気帯び」による交通事故が継続して発生しています。

交通事故における第1当事者の原因別発生件数の割合 H22-H26

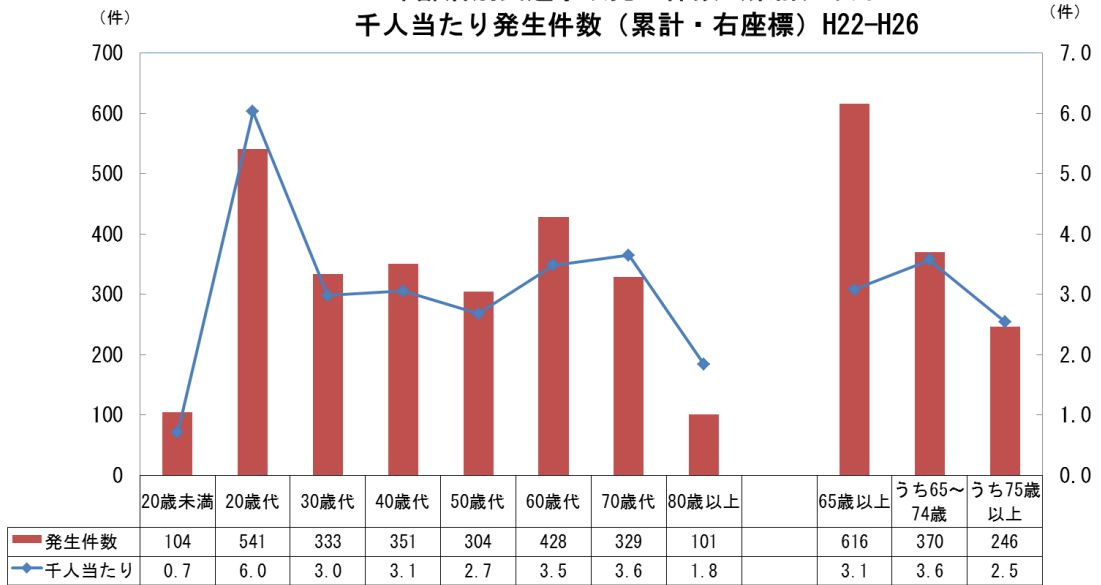


(4) 加害者に多い若者と高齢者層のドライバー

加害者の年齢層別人口千人当たりの発生件数では、「20歳代」が6.0件で突出して多く、以下、「70歳代」3.6件、「60歳代」3.5件で、若者と高齢ドライバーの事故が多くなっています。

また、高齢ドライバーの同千人当たりの発生件数の減少幅は、他の年齢層のドライバーと比べて小さく、高齢者が加害者となる事故割合が年々増加しています。

年齢層別交通事故発生件数（累計）及び
千人当たり発生件数（累計・右座標）H22-H26

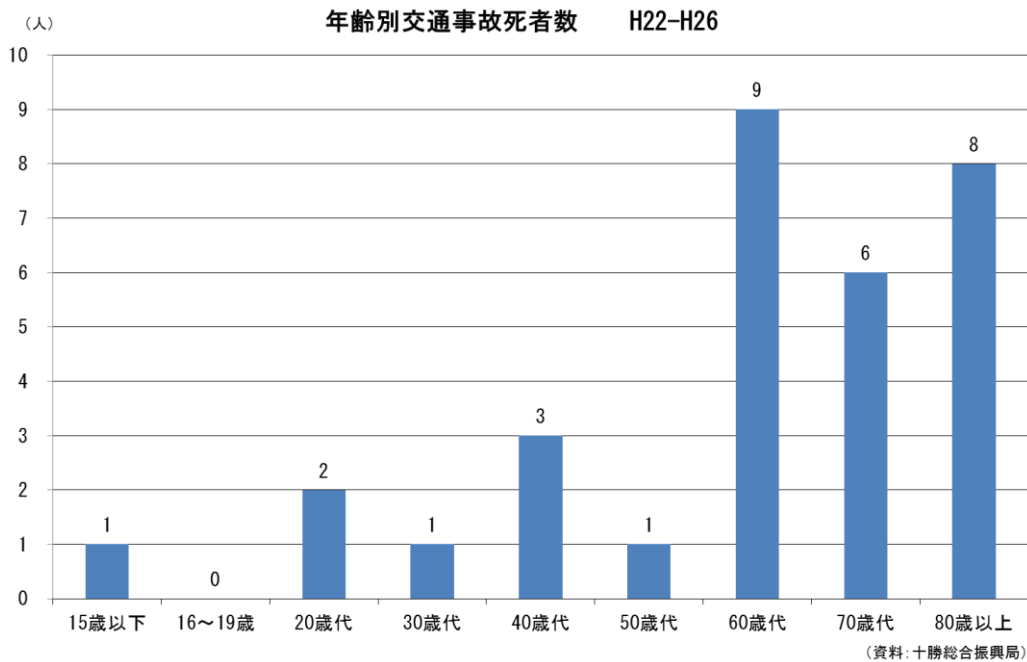


（資料：十勝総合振興局）

(5) 死亡交通事故の被害者は高齢者が多い

被害者の年齢層別人口千人当たりの負傷者数では、「中学生」及び「高校生」は自転車乗車中、「16歳から24歳」、「25歳から64歳」及び「高齢者」は四輪乗車中の負傷者が多くなっています。なお、「幼児」及び「小学生」は他の年齢層と比べ負傷者が少なくなっています。

死者の年齢層別の数では、「60歳代」9人、以下、「80歳以上」が8人、「70歳代」6人など、高齢者が死亡交通事故の被害に多く遭っています。



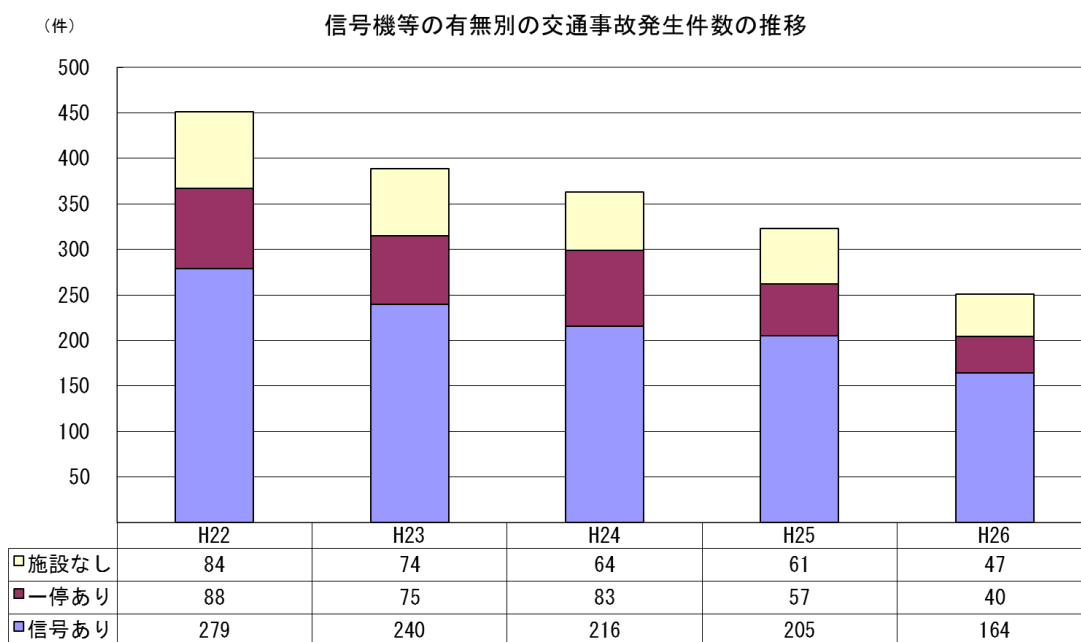
（資料：十勝総合振興局）

(6) 信号機等のある交差点で多くの交通事故が発生している

道路別では、「市道」が60.5%で最も多く事故が発生しており、以下、「道道」17.8%、「国道」16.9%でした。

道路形状別では、「交差点」が51.5%で最も多く事故が発生しており、以下、「単路」25.0%、「交差点付近」19.0%でした。

信号機等の有無別では、「信号あり」が62.1%で最も多く事故が発生しており、以下、「一停あり」19.3%、「施設なし」18.6%でした。



(資料:十勝総合振興局)

2 交通事故のない社会の実現に向けた課題

(1) 交通安全意識の啓発

帯広市では、信号機や一時停止標識のある場所で全体の約6割の交通事故が発生しています。交通事故の原因は、「前方不注意」、「動静不注視」、「一時不停止」、「信号無視」などで、車両運転者ばかりでなく自転車や歩行者も含め、油断や思い込みなどの不注意に起因するものが多くなっています。また、「酒酔い」及び「酒気帯び」による交通事故の発生も後を絶ちません。

少子高齢社会が進展する中、高齢ドライバーが加害者となる交通事故の割合が増加するとともに、死亡交通事故の犠牲者の多くを高齢者が占めるようになっていきます。これは加齢に伴う身体機能の変化により、視野が狭くなることや動体視力の低下、反射的な動作や判断の速さ、正確さに問題が生ずるといった要因のほか、認知症の影響も指摘されています。また、幼児や小学生は、他の年齢層と比べ千人当たりの負傷者数が少なくなっています。

今後も交通事故を防止していくため、市民一人ひとりが交通ルールを遵守しマナーを実践していくとともに、自動車等と比べ弱い立場にある歩行者、高齢者等

の交通弱者に関する知識や思いやりの心を育むため、世代や状態に応じた「交通安全教育」や「交通安全運動」による交通安全意識の向上を図る必要があります。

(2) 交通安全環境の整備

帯広市の交通事故は、国道と道道で 34.7%、市道で 60.5%発生しています。道路延長は、市道が約 1,400 k mと国道の約 25 倍、道道の約 10 倍となっており、膨大な延長の市道において効果的に交通安全対策を実施していく必要があります。

特に学校周辺や通学路などにおいては、交通危険箇所等に関する情報を学校、教育委員会、道路管理者、警察などの関係機関・団体が共有し、地域のニーズや交通事故データ等に基づき、交通安全環境の整備を図る必要があります。

また、子どもや高齢者等が安心して移動することができるよう、歩行者・自転車の通行空間を確保していく必要があります。

(3) 救急体制の充実及び被害者支援の推進

交通事故が発生した場合は、負傷者の救命を図るとともに被害を最小限に抑えるため、迅速な救助・救急体制や負傷者の治療体制を充実していく必要があります。

また、交通事故被害者を支援するため、相談活動等を推進していく必要があります。

第3章 交通安全計画における目標

1 目標

交通事故のない社会を達成することが究極の目標です。しかし、この目標を短い期間に達成することは困難であると考えられます。

このため、本計画では、第9次帯広市交通安全計画に引き続き、二つの柱となる目標を置くとともに、帯広市の交通事故発生件数や負傷者数の特徴を踏まえた二つの下位目標を加えます。

- 24時間死者数*は、限りなくゼロに近づける
- 交通事故発生件数や負傷者数は、第9次計画の最終年の数値より確実に減少させる
 - ・ 高齢ドライバーによる交通事故発生件数の減少
 - ・ 高校生の自転車事故負傷者数の減少

これらの目標を達成するため、市民の理解と協力の下、関係機関・団体と連携して、次章に掲げる各種施策を総合的に推進します。

なお、本計画の目標の達成度を測るため、第9次帯広市交通安全計画に引き続き「死者数」や「交通事故発生件数」、「負傷者数」を成果指標とします。

2 目標達成のための重点

本計画の目標達成に向け、次の2つの項目に重点を置き、取組みを推進します。

(1) 交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき対象

① 高齢者及び子どもの安全確保

帯広市では、高齢者が交通事故の加害者や死亡交通事故の犠牲者となる事故の割合が増加しています。今後も高齢化が進むことを踏まえると、高齢者が安全にかつ安心して外出や移動ができるような交通社会の形成が必要です。

このため高齢者が、歩行及び自転車等を交通手段として利用する場合と、自動車を運転する場合の相違に着目した対策に取り組む必要があります。

歩行や自転車利用の場合については、歩道の整備や生活道路対策をはじめ、高齢者が日常的に利用する機会の多い医療機関や福祉施設等と連携して交通安全教育を実施していくほか、高齢者の事故が居住地の近くで発生することが多いことから、地域生活に密着した交通安全運動を推進していくことが重要です。

自動車運転の場合については、高齢ドライバーの身体機能の変化や認知症の影響等による事故防止の取組みを進めるほか、高齢者の移動の安全確保に資する取組みを推進していく必要があります。

また、年齢等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう、都市や生活環境を設計するユニバーサルデザイン*の考え方を踏まえた道路交通環境の形成に取り組む必要があります。

子どもの安全確保については、通学路等において歩道等の歩行空間の整備を積極的に推進する必要があります。また、見守り等の交通安全運動や交通安全教室の実施を通じて子どもたちの安全に対する意識を高めていくことが重要です。

② 歩行者及び自転車の安全確保

帯広市で発生した死亡交通事故は、事故類型別に見ると人対車両の割合が全体の約5割を占めています。また、人対車両の交通事故の負傷者数の減少幅は他の事故類型と比べ小さくなっています。

安全で安心な社会の実現を図るためには、自動車と比べ弱い立場にある歩行者の安全を確保することが不可欠であり、特に、高齢者や子どもにとって身近な道路の安全性を高めることがより一層求められています。人優先の考えの下、通学路、生活道路、市街地の幹線道路において歩道の整備等による歩行空間の確保を一層積極的に進めるなど、歩行者の安全確保を図る対策を推進していく必要があります。

また、自転車については、自動車に衝突された場合には被害を受ける反面、歩行者に衝突した場合には加害者となるため、それぞれの対策を講ずる必要があります。

自転車の安全利用を促進するためには、市街地の幹線道路の歩道において、歩行者と自転車利用者の共存を図ることができるよう、自転車の走行空間の確保を積極的に進めるなどの対策を講ずる必要があります。

さらに、自転車利用者については、自転車の交通ルールに関する理解が不十分なことを背景として、ルールやマナーに違反する行動が多いため、交通安全教育の実施と交通安全運動を推進していくことが重要です。

③ 生活道路における安全確保

生活道路における自動車の速度抑制に向けては、道路交通環境の整備、警察による交通指導取締り等の要請、生活道路への自動車の流入防止対策、幹線道路における交通流の円滑化を推進するなど、生活道路における交通安全の確保に向けた対策を一層推進する必要があります。

(2) 交通事故が起きにくい環境をつくるために留意すべき事項

① 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

安全運転義務違反に起因する死亡交通事故については、これまでの対策では抑止が困難であるため、警察等からの詳細な情報や分析を踏まえた対策を効果的かつ効率的に実施していくことにより、交通事故の減少を図る必要があります。

② 地域ぐるみの交通安全対策の推進

交通事故の発生場所や発生形態など事故特性に応じた対策を実施していくた

め、これまで以上に市民に交通安全対策に関心を持ってもらい、自らの問題として積極的に参加してもらうなど意識の醸成を図る必要があります。

③ 先端技術の活用推進

運転者の不注意や、高齢化に伴う身体機能等の変化に伴う交通事故に対応するため、さまざまな技術開発が進められています。運転者の危険認知の遅れや運転操作の誤りによる事故を未然に防止するための安全運転を支援するシステムをはじめ、交通事故が発生した場合にいち早く救助救急を行えるシステムなどの活用を、今後の技術発展を踏まえながら、国や道と連携して推進していくことが重要です。

第4章 交通安全施策

○ 施策体系

施策の方向	推進施策
1 交通安全教育及び広報活動の充実	(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進
	(2) 効果的な交通安全教育の推進
	(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進
	(4) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進
	(5) 市民の参加・協働の推進
	(6) 冬季間における交通安全教育及び広報活動の充実
	(7) 踏切道における交通安全教育等の推進
2 道路交通環境の整備	(1) 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備
	(2) 高規格道路の活用促進による生活道路との機能分化
	(3) 幹線道路における交通安全対策の推進
	(4) 自転車利用環境の総合的整備
	(5) 公共交通機関の利用促進
	(6) 災害に備えた道路交通環境の整備
	(7) 総合的な駐車対策の推進
	(8) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備
	(9) 冬季道路交通環境の整備
	(10) 踏切道の改良及び踏切保安設備の整備等の促進
3 救助・救急活動の充実	(1) 救助・救急体制の整備
	(2) 救急医療体制の整備
	(3) 救急関係機関の協力関係の確保等
4 被害者支援の推進	(1) 交通事故相談活動の充実
	(2) 交通事故被害者支援の充実

1 交通安全教育及び広報活動の充実

交通安全教育は、自他の生命尊重という理念の下に、人間の成長過程に合わせ、交通安全教育指針*（平成10年国家公安委員会告示第15号）等を活用し、幼児から成人に至るまで、段階的かつ体系的な交通安全教育を行います。特に、高齢社会が進行する中で、高齢者自らの交通安全意識の向上と、他の世代に対しても高齢者に配慮する意識を高めるための啓発を強化します。

加えて、自転車を使用することが多い小中学生や高校生に対しては、自転車運転者講習制度の施行も踏まえ、自転車利用に関する道路交通の基礎知識、交通安全意識及び交通マナーに係る教育を充実します。

こうした、交通安全教育・普及啓発活動を行うに当たっては、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に取り入れ、教材の充実を図ります。

また、地域ぐるみの活動の効果的な推進のため、高齢者・子ども・親の3世代が交通安全をテーマに交流する世代間交流の促進に努めます。

さらに、冬季における道路交通においては、路面や気象などの交通環境が通常とは大きく異なり、悪条件が重なることから、交通安全意識と交通マナーの向上に加え、冬季交通特有の技能と知識の習得が重要です。このため、より効果的な交通安全教育の推進のため、心身の発達段階や各年代に応じた、参加・体験・実践型の方法を取り入れます。

(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

① 幼児に対する交通安全教育の推進

幼稚園や保育所（園）等においては、家庭及び関係機関・団体と連携し、日常の教育や保育活動のあらゆる場面を捉えて交通安全教育を計画的かつ継続的に推進します。

これらを効果的に実施するため、紙芝居や人形劇、視聴覚教材等を利用し幼児に分かりやすい指導に努めるとともに、幼児の心身の発達や地域の交通状況等の実情を踏まえた指導資料の作成、教職員の指導力の向上及び教材や教具の整備を推進します。

地域子育て支援センター*においては、生活指導を通じて、交通安全に関する知識や意識の向上を図ります。

保護者が日常生活の中で幼児と一緒に安全に道路を通行するなど、家庭においても交通ルール等を教えることの重要性を認識してもらうよう、交通安全教室等の実施に努めるとともに、交通安全ボランティアによる通園や通所時の安全な行動の指導を促進します。

② 小学生に対する交通安全教育の推進

小学校においては、交通事故被害者等の心情の理解や交通事故の被害者にも加害者にもならない意識を育てることが重要です。このため、家庭及び関係機関・団体と連携し、心身の発達段階や地域の実情に応じ、体育、道徳、総合的な学習の時間、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、思いやりの心や歩行者としての心得、自転車の安全な利用、危険の予測と回避、交通ルールの意味や必要性等について交通安全教育を推進します。

児童保育センター*においては、交通安全教室を活用し、知識や意識の向上を図ります

また、交通安全ボランティアが実施する通学児童に対する安全な行動の指導とともに、児童の保護者を対象とした交通安全講習会等の開催を促進します。

③ 中学生に対する交通安全教育の推進

中学校においては、家庭及び関係機関・団体と連携し、保健体育、道徳、総合的な学習の時間、特別活動など学校教育活動全体を通じて、思いやりの心、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、自動車の特性、危険の予測と回避、標識等の意味、応急手当等について交通安全教育を推進します。

④ 高校生に対する交通安全教育の推進

高等学校においては、家庭及び関係機関・団体と連携し、保健体育、総合的な学習の時間、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、思いやりの心、自転車の安全な利用、二輪車や自動車の特性とシートベルト着用を含む安全な利用、危険の予測と回避、運転者の責任、応急手当等についてさらに理解を深めます。また、生徒の多くが、近い将来、普通免許等を取得することが予想されることから、免許取得前に教育性を重視した交通安全教育を推進します。

特に二輪車の安全に関する指導については、生徒の実態や地域の実情に応じて、安全運転を推進する関係機関・団体と連携し、安全運転に関する意識の高揚と実践力の向上を図ります。

⑤ 成人に対する交通安全教育の推進

成人に対しては、青少年団体、女性団体、PTAなどの社会教育団体や家庭教育学級などの学級、講座、講演会及び研修会などの様々な機会を通じて、交通安全の学習と実践を図ります。

また、大学生等に対しては、二輪車や自動車の利用等の実態に応じ、関係機関・団体と連携し、交通安全意識の高揚を図ります。

⑥ 高齢者に対する交通安全教育の推進

高齢者に対しては、加齢に伴う身体機能の変化が歩行者又は運転者としての交通行動に及ぼす影響を理解してもらうとともに、道路及び交通の状況に応じ、安全な通行に必要な実践的スキル及び交通ルール等の知識を普及するため、老人クラブや老人クラブ交通安全推進員*等を対象とした参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進します。

また、関係機関・団体と連携し、交通事故現場視察、交通安全セミナー、無事故運動などを実施するとともに、免許自主返納制度について啓発します。特に交通安全教育を受ける機会の少ない高齢者を中心に、家庭訪問による戸別指導、見守り活動等の高齢者と日常的に接する機会を利用した助言など、高齢者の移動の安全が地域ぐるみで行われるよう取り組みます。

高齢ドライバーに対しては、自動車教習所及び関係機関・団体と連携し、高齢者ドライビング体験会を開催し、その自発的な受講の促進に努めます。

電動車いすを利用する高齢者に対しては、安全利用に向けた交通安全教育を推進します。

⑦ 障害者に対する交通安全教育の推進

障害者に対しては、交通安全に必要なスキル及び知識の習得のため、効果的な教材の活用や地域における福祉活動の場を利用するなど、障害の程度に応じた交通安全教育を推進します。

⑧ 外国人に対する交通安全教育の推進

定住外国人に対しては、日本の交通ルールに関する知識の普及による交通事故

防止を目的とした外国人向けの資料の充実を図り、効果的な交通安全教育を推進します。また、訪日外国人に対しては、関係機関・団体と連携し、啓発活動に努めます。

(2) 効果的な交通安全教育の推進

交通安全教育を行うに当たっては、受講者が、道路の安全通行に必要な技能及び知識を習得し、かつ、その必要性の理解を深めるため、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に活用します。

交通安全教育を行う機関・団体は、交通安全教育に関する情報を共有し、他の関係機関・団体の求めに応じて必要な資機材の貸与、講師の派遣及び情報の提供等、相互の連携を図ります。また、指導者の養成や確保、教材等の充実及び効果的な手法の開発や導入を図ります。

さらに、必要に応じて教育方法、利用する機材の見直し・検証を行うなど、効果的な交通安全教育の推進に努めます。

(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

① 交通安全運動の推進

市民一人ひとりが交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣化するとともに、市民による道路交通環境の改善に向けた取組みを推進するため、関係機関・団体が連携し、交通安全運動を組織的・継続的に展開します。

交通安全運動の実施に当たっては、事前に、運動の趣旨、実施期間、運動重点、実施計画等について広く市民に広報することにより、市民参加型の交通安全運動の実施に努めます。

② 自転車の安全利用の推進

ア 自転車は道路を通行する場合は、車両としての交通ルールを遵守するとともに交通マナーを実践しなければならないことを啓発します。

イ 自転車乗用中の交通事故や自転車の安全利用を促進するため、「自転車安全利用五則*」(平成19年7月10日 中央交通安全対策会議 交通対策本部決定)等を活用し、歩行者や他の車両に配慮した通行など自転車の正しい乗り方に関する普及啓発の強化を図ります。特に、自転車の歩道通行時における交通ルールや、並走、スマートフォン等の操作や画面を見ながらの乗車の危険性等について啓発します。

ウ 自転車は、歩行者と衝突した場合には加害者となる側面も有しており、交通に参加する者としての十分な自覚や責任が求められます。そうした意識の啓発を図るとともに、損害賠償責任保険等の普及に努めます。

エ 薄暮時から夜間にかけて自転車の重大事故が発生する傾向にあることを踏まえ、自転車の灯火の点灯を徹底し、自転車の側面等への反射材用品の取付けを促進します。

オ 幼児や児童の保護者をはじめ、高齢者や中学・高校生等、自転車利用者に対し、ヘルメットの着用の普及に努めます。

カ 自転車に同乗する幼児の安全を確保するため、保護者に対し、安全性に優れた幼児二人同乗用自転車の使用やシートベルトを備えている幼児用座席に幼児を乗せるときのシートベルトの着用について啓発します。

③ 自動車におけるシートベルトの正しい着用の徹底

シートベルトの着用効果を高めるため、関係機関・団体と連携し、後部座席を含めたすべての座席におけるシートベルトの正しい着用について啓発します。

④ チャイルドシートの正しい使用の徹底

チャイルドシートの使用効果を高めるため、母子手帳の交付時をはじめ、病院や幼稚園、保育所（園）、販売店等と連携し、保護者に対して正しい使用方法の啓発に努めます。特に、比較的年齢の高い幼児の保護者に対し、その取組みを強化します。

⑤ 反射材用品等の普及促進

薄暮時から夜間における視認性を高め、歩行者や自転車利用者の事故防止に効果が期待できる反射材用品や自発光式ライト等の普及を図るため、各種広報媒体を活用し、積極的に啓発します。特に高齢者の理解を深めるため、自発性を促すことに留意しつつ、関係機関・団体と連携し、反射材用品の貼付活動を実施します。

また、関係機関・団体と連携し、小売店に対し、反射材製品の販売について協力を求めるなど積極的な普及に努めます。

⑥ 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立

平成 27 年 12 月 1 日に施行された北海道飲酒運転の根絶に関する条例を踏まえ、「飲酒運転をしない、させない、許さない」という市民の規範意識の定着を図るため、関係機関・団体と連携し、飲酒運転の危険性について交通安全教育を推進するほか、ハンドルキーパー運動*など、地域、職域等における飲酒運転根絶の取組みの普及に努めます。

⑦ 危険ドラッグ対策の推進

危険ドラッグ服用による交通事故発生防止のため、その危険性や有害性に関して啓発します。

⑧ 農業機械等の安全利用の推進

農業用トラクターや農畜産物の運搬車両による事故防止を図るため、関係機関・団体と連携し、運転者に対する交通ルールの遵守や事故防止について啓発を行い、農業機械等の安全利用を推進します。

⑨ 効果的な広報の実施

効果的な広報の実施のため、テレビ、ラジオ、新聞、携帯端末、インターネット

ト、テレビモニター、広報紙等の各種媒体を活用します。

⑩ その他の普及啓発活動の推進

ア 高齢者の交通事故防止に関する市民の意識を高めるため、加齢に伴う身体機能の変化が交通行動に及ぼす影響等について科学的な知見に基づいた啓発を地域の商店街などと協力して積極的に行うほか、高齢者を交通事故から守るため、他の年齢層に対して高齢者の歩行や自転車利用時の行動特性を広報するとともに、高齢運転者標識*（高齢者マーク）を取り付けた自動車への保護意識を高めます。

また、認知症高齢者による車両の運転防止のため、家族や関係者に対する啓発活動を推進します。

イ 薄暮時から夜間にかけての事故防止のため、最高速度違反、飲酒運転、無灯火等による事故実態や危険性等について広報します。

ウ 二輪車運転者の被害軽減を図るため、関係機関・団体と連携し、プロテクターの着用を推進します。

エ 市民が、交通事故の発生状況を認識し、交通事故防止に関する意識の啓発等を図ることができるよう、インターネット等を通じて事故データ及び事故多発地点に関する情報の提供に努めます。

オ 速度の出し過ぎによる危険性の認識向上や環境に配慮した安全速度の励行運動などを推進するとともに、主要幹線道路等における車間距離保持を推進します。

カ 暴走族の不正改造車や過積載を目的とした不正改造車等を排除し、自動車の安全運行を確保するため、関係機関・団体と連携し、啓発活動を推進します。

キ 運転者自らの交通安全意識を高め、他者への交通安全の呼び掛けを図るとともに、車両の存在、位置等を相手に認識させることにより交通事故の防止を図るため、昼間における自動車等の運行時に前照灯を点灯するデイ・ライト運動を推進します。

ク 正面衝突事故や車両単独事故の原因となる居眠り運転や覚低走行*を防止するため、関係機関・団体と連携し、啓発活動を推進します。

(4) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

交通安全を活動目的とする民間団体に対しては、交通安全指導者の養成等の事業や諸行事に対する支援のほか必要な資料の提供等を通じ、その主体的な活動を促進するとともに、それぞれの立場に応じた活動が効果的かつ積極的に行われるよう、行政と民間団体、民間団体相互の協力や連携を図りながら活動の展開を図ります。

帯広市交通安全推進委員連絡協議会をはじめ、(財)帯広地方交通安全協会、帯広市交通安全協会、帯広地区安全運転管理者協議会、帯広地区安全運転管理者事業主会等の組織の充実や強化とともに、特徴を生かした自主的、創造的な活動を促進するほか、その他の自動車製造・販売団体、自動車利用団体等の関係団体

については、それぞれの立場に応じた交通安全活動ができるよう働きかけを行います。

(5) 市民の参加・協働の推進

交通安全は、市民の安全意識が何よりも大切であることから、市民自らが交通安全に関する意識を深めることが重要です。

このため、交通安全意識の啓発に当たっては、市民及び関係機関・団体が連携し、地域の実情に即した身近な活動を推進できるよう、市民の参加や協働を積極的に進めます。

(6) 冬季間における交通安全教育及び広報活動の充実

① 幼児に対する交通安全教育の推進

幼稚園や保育所（園）等においては、家庭及び関係機関・団体と連携し、冬季交通の特徴や路上遊戯の危険性等について交通安全教育を推進します。

② 小学生、中学生及び高校生に対する交通安全教育の推進

学校においては、家庭及び関係機関・団体と連携し、運転者に発見されやすい服装の推奨、積雪等により見通しの悪化した道路や視界不良時の道路の安全な利用、積雪路での遊戯や自転車利用の危険性等について交通安全教育を推進します。

③ 成人に対する交通安全教育の推進

成人に対しては、関係機関・団体と連携し、冬季における自動車等の安全運転の確保のため、路面の凍結、地理的要因や気象状況による交通環境の変化、除雪による堆雪や積雪による見通しの悪化や幅員の減少、降雪や地吹雪による視界不良等、冬季における自動車運転に係る特徴や危険性等について交通安全教育を推進します。

④ 高齢者に対する交通安全教育の推進

高齢者に対しては、関係機関・団体と連携し、路面の凍結、地理的要因や気象状況による交通環境の変化、除雪によって生じる堆雪や積雪による見通しの悪化や幅員の減少、降雪や地吹雪による視界不良、歩行環境の悪化、自転車利用の危険性等、冬季交通に係る特徴や危険性等について交通安全教育を推進します。

⑤ 道路交通に関する広報啓発等の充実

凍結路によるスリップ事故をはじめとする冬型事故の防止について各種媒体を活用して広報します。

また、冬季は他の季節と比べ気象や路面等の交通環境が変化しやすく、その影響も大きいことから、適時に適切な情報を提供するなど、路面状況等の把握及び道路利用者に提供する道路情報提供装置等の整備の促進を図ります。

(7) 踏切道における交通安全教育等の推進

自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対しては、交通安全意識の向上のため、落輪や冬季のスリップ等踏切事故の要因や踏切支障時における非常ボタン操作等について啓発します。

また、学校等においては、踏切の通過方法等について交通安全教育を推進します。

2 道路交通環境の整備

道路交通環境の整備に当たっては、自動車交通を担う幹線道路等と歩行者中心の生活道路の機能分化を進め、生活道路の安全の推進に取り組みます。

少子高齢化が進展する中で、子どもを事故から守り、高齢者や障害者が安全にかつ安心して外出できる交通社会の形成を図るため、安全・安心な歩行空間が確保された人優先の道路交通環境整備の強化を図ります。

また、事故発生割合が高い幹線道路の区間等においては、事故の態様、交通量等を踏まえ、警察と連携し、集中的な事故抑止対策を推進します。

さらに、冬季交通においては、路面や気象など交通環境が通常とは大きく異なることから、冬季交通の特性に応じた道路交通環境整備を図ることが重要です。このため、事故の特徴を踏まえた対策を重点的に実施します。

そのほか、市道の道路パトロールや路面清掃などをはじめ、橋梁や高欄*の補修などの維持補修をすすめ、安全で快適な道路環境を確保します。

(1) 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備

① 生活道路における交通安全対策の推進

科学的データや地域の顕在化したニーズ等に基づき抽出した交通事故の多いエリアにおいて、市民及び関係機関・団体が連携し、徹底した通過交通の排除や車両速度抑制等のゾーン対策に取り組み、子どもや高齢者等が安心して通行できる道路空間の確保を図ります。

② 通学路等における交通安全の確保

学校、教育委員会、道路管理者、警察などの関係機関・団体が連携し、「帯広市通学路交通安全プログラム」に基づく合同点検の実施や、ハード及びソフトの両面から必要な対策を推進します。また、点検結果や対策内容については、市民の理解と協力を得るとともに関係機関・団体に認識を共有するため、積極的に公表します。

③ 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備

誰もが支障を感じることなく利用できる交通環境の確保のため、バリアフリーやユニバーサルデザインの考え方に基づいた歩行空間の整備を進めます。

高齢ドライバーの増加に対応するため、道路標識の高輝度化*に努めるとともに、道路標識等の認識に支障となる街路樹の剪定を行います。また、交通事故の

発生の危険性の高い信号機のない交差点や見通しの悪いカーブ区間において、必要に応じてドット線*、交差点クロスマーク*や道路照明灯等の設置に努めるほか、視線誘導標*や道路標識等の設置による線形の明確化に努めます。

(2) 高規格道路の活用促進による生活道路との機能分化

道路ネットワーク全体の安全性の向上を図るため、一般道路に比べ交通事故率が低く安全性の高い高規格幹線道路の利用を促進します。

(3) 幹線道路における交通安全対策の推進

① 幹線道路対策の推進

交通事故の発生割合の高い区間については、事故データの客観的な分析による事故原因の検証に基づき、警察へ信号機の高度化の要請や交差点改良等の環境整備など、重点的な交通事故対策を実施します。

② 適切に機能分担された道路網の整備

高規格幹線道路*から居住地域内道路に至るネットワークを体系的に整備するとともに、歩行者、自転車、自動車等の異種交通の分離に努めます。

③ 改築等による交通事故対策の推進

道路の改築に当たっては、交通事故の多発等を防止し、安全かつ円滑で快適な交通を確保するため、歩道の設置が可能な一定の道路幅員を持つ道路では、関係機関との連携強化を図りながら歩道等の交通安全施設の整備を積極的に推進します。

(4) 自転車利用環境の総合的整備

① 安全で快適な自転車利用環境の創出

道路混雑の緩和や環境にやさしい自転車交通の推進を図るため、自転車歩行者道等の自転車走行空間ネットワーク*の整備を推進し、歩行者や自転車の安全な通行空間の確保を図ります。また、ルールやマナーについて啓発するなどソフト施策を積極的に推進します。

② 自転車等の違法駐輪防止の取組み

帯広市自転車等の放置の防止に関する条例による指導を行うほか、違法駐輪の防止について広報します。

(5) 公共交通機関の利用促進

高齢者による交通事故リスクの軽減を図るため、公共交通機関の利用やバス利用制度の利用を促進するほか、鉄道やバス等の確保及び維持を図る施策を推進します。

(6) 災害に備えた道路交通環境の整備

① 災害に備えた安全の確保

地震、大雨、大雪等の災害が発生した場合においても安全で安心な生活を支える道路交通の確保を図ります。

② 災害発生時における交通規制

災害発生時は、必要に応じて緊急交通路を確保し、それに伴う混乱を最小限に抑えるため、帯広市地域防災計画*に基づき被災地への車両の流入抑制等の交通規制を速やかに実施します。

(7) 総合的な駐車対策の推進

道路交通の安全と円滑化を図るとともに、都市機能の維持及び増進に寄与するため、交通の状況や地域の特性に応じた総合的な駐車対策を推進します。

また、違法駐車排除及び自動車の保管場所の確保等に関し、市民に広報するとともに、関係機関・団体と連携し、市民の理解と協力を得ながら違法駐車をしなさい、させない気運の醸成や高揚を図ります。

(8) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

① 道路占用の適正化等

工作物の設置や工事等に要する道路占用の許可に当たっては、安全かつ円滑な道路交通の確保のための適正な運用を行うとともに、許可条件の履行、占用物件等の維持管理の適正化について指導します。特に市街地においては、重点的に道路交通に支障を与える不法占用物件等の排除、是正の指導を行います。

また、無秩序な道路の掘り返しを抑制するとともに、工事に伴う事故渋滞を防止するため、計画的な施工を調整します。

② 子どもの遊び場等の確保

子どもの路上遊戯等による交通事故の防止に資するため、公園等の整備を推進するとともに、学校の校庭及び体育施設等の活用を図ります。

③ 道路法に基づく通行の禁止又は制限

道路の構造を保全し、交通の危険を防止するため、道路の破損、欠壊、又は異常気象等により交通が危険であると認められる場合及び道路に関する工事のため止むを得ないと認められる場合には、道路法（昭和 27 年法律第 180 号）に基づき迅速かつ的確に通行の禁止又は制限を行います。

(9) 冬季道路交通環境の整備

① 人優先の安全・安心な歩行空間の確保

中心市街地や公共施設周辺、通学路等において、冬季の安全で快適な歩行空間を確保するため、積雪による歩道幅員の減少や凍結による転倒の危険等冬季特有の障害に対し、歩道の除雪、ロードヒーティングや滑り止め剤の散布等の実施に

努めます。

② 幹線道路における冬季交通安全対策の推進

安全かつ円滑で快適な冬季交通を確保するため、一般道路の新設や改築に当たっては、冬季交通に係る交通安全施設についても併せて整備し、交通事故防止のため堆雪が交通障害とならないよう堆雪幅を確保する拡幅整備に努めます。

③ 効果的な交通規制の推進

スリップ事故の多発しているカーブ、気象や路面状況の変化が著しい箇所においては、警察に対し可変標識*等の安全施設の整備や速度規制、追越しのための右側部分はみ出し通行禁止等の効果的な交通規制を重点的に要請します。

④ 交通安全に寄与する冬季道路交通環境の維持

冬季の良好な道路環境を維持するため、道路の除排雪の実施、交差点や坂道、スリップ事故多発箇所を中心とする凍結防止剤や滑り止め剤の効果的な散布により、冬季路面の管理の充実に努めます。

市街地においては、学校周辺や幹線道路の交差点を中心に、排雪による見通しの確保に努めるとともに、地域（ブロック）ごとに車道、歩道及び交差点除雪等の作業を連携して効率的に行なう総合除雪体制の確保と、生活道路において地域住民と連携して行なうパートナーシップ除雪制度*を推進します。

(10) 踏切道の改良及び踏切保安設備の整備等の促進

自動車の通行する踏切道の幅員が、接続する道路の幅員より狭い箇所及び未整備となっている箇所においては、道路管理者及び鉄道事業者が連携を図り、踏切道の歩道改良を促進します。

3 救助・救急活動の充実

交通事故による負傷者の救命を図るとともに、交通事故に迅速に対応して被害を最小限にとどめるため、救急医療機関、とちまち広域消防事務組合等との救急関係機関相互の緊密な連携・協力関係を確保し、救助・救急体制及び救急医療体制の整備を推進します。特に、負傷者の救命率・救命効果の一層の向上を図るため、医師、看護師、救急救命士、救急隊員による一刻も早い救急医療、応急処置等を実施するための体制整備をはじめ、事故現場からの緊急通報に対する出動指令の迅速化やバイスタンダー*による応急手当の普及啓発活動を推進します。

(1) 救助・救急体制の整備

① 救助体制の整備・拡充

交通事故に起因する救助活動の増大及び事故の種類や内容の複雑・多様化に対処するため、救助体制の整備や拡充を図り、円滑な救助活動を実施します。

② 多数傷者発生時における救助・救急体制の充実

多数の負傷者が発生する大事故に対処するため、連絡体制の整備、救護訓練の実施及び災害医療チームの連携による、救助・救急体制の充実を図ります。

③ 心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進

バイスタンダーによる応急手当の実施により救命効果の向上が期待できることから、自動体外式除細動器（AED）*の使用を含めた心肺蘇生法等の応急手当の知識や実技の普及を図ります。また、消防機関等の関係機関・団体において、指導資料の作成及び配布、講習会の開催等を推進するとともに、救急の日（9月9日）や救急医療週間等の機会を通じて普及啓発活動を積極的に推進します。

④ 救急救命士の養成・配置等の推進

プレホスピタルケア*の充実のため、救急救命士が行える気管挿管、薬剤投与及び輸液などの特定行為の技術向上を図ります。また、医師の指示又は指導や助言の下に救急救命士を含めた救急隊員による応急処置等の質を確保するメディカルコントロール体制の充実を図ります。

⑤ 救助、救急用資機材の整備の推進

救助工作車、救助資機材の整備を推進するとともに、救急救命士等がより高度な救急救命処置を行うことができるよう、高規格救急自動車、高度救命処置用資機材等の整備を推進します。また、交通事故等緊急事態発生時における負傷者の早期かつ的確な救助や救急活動の迅速化のため、携帯電話からの通報でも位置を特定できる位置情報通知システムの活用を図るとともに、高機能消防指令センターの運用により、迅速に緊急出動できる体制を整備します。

⑥ 消防防災ヘリコプターの活用

ヘリコプターは、事故の状況把握、負傷者の救急搬送に有効であることから、ドクターヘリ*との相互補完体制の構築を含めて、救急業務におけるヘリコプターの活用を推進します。

⑦ 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実

複雑多様化する救助・救急事象に対応するため、救助隊員及び救急隊員の知識や技術等の向上を図るなど、教育訓練を積極的に推進します。

⑧ 高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備

高速自動車国道等における救急業務については、適切かつ効率的な人命救護を行います。

(2) 救急医療体制の整備

救急医療体制の基盤とするため、休日夜間急病センター、在宅当番医制の初期救急医療体制*及び病院群輪番制の第二次救急医療体制*並びに重篤な救急患者

を 24 時間体制で受け入れる救命救急センターの第三次救急医療体制*については、それぞれ機能分担と相互連携により救急医療体制の充実、強化を図ります。

また、搬送機関及び市民に向けて情報の提供を行う救急医療情報案内システムの広報とその活用を進めます。

(3) 救急関係機関の協力関係の確保等

救急医療施設への迅速かつ円滑な収容を確保するため、救急医療機関と消防機関等の緊密な連携や協力関係の確保を図ります。

4 被害者支援の推進

交通事故により多大な肉体的、精神的及び経済的打撃を受けた交通事故被害者を支援するため、交通事故に関する相談活動や被害者支援の充実に取り組みます。

(1) 交通事故相談活動の充実

交通事故被害者等からの相談に対応するため、市民相談室において相談を受けるほか、道の交通事故相談所等に関する情報提供を行います。

また、関係機関・団体と連携して相談業務を推進するとともに、相談員の資質の向上を図るなど、交通事故当事者に対してより適切な相談の機会を提供します。

(2) 交通事故被害者支援の充実

交通事故被害者支援の充実のため、医療機関等に対し、救急医療設備整備や被害者救済の拠点となる病院及び施設の指定事業に関する広報に努めます。

第5章 計画の推進体制

1 帯広市交通安全実施計画の策定

市は、交通安全対策基本法に基づき、毎年度、市が講ずべき施策に関する帯広市交通安全実施計画を策定し、各種の交通安全施策を着実に推進します。

2 計画の推進体制

交通安全計画に関する施策の推進に当たっては、庁内関係部局で構成する帯広市交通安全対策推進委員会が、各部課等の所管や処理する事項の明確化を図るとともに、全庁的な連絡調整機能を担います。

このほか、交通安全上の諸問題について市民意見を聴くため、市長の附属機関として設置する帯広市交通安全市民会議を開催します。

3 交通安全に関する情報の共有化

交通安全に対する意識の高揚を図るため、事故発生の状況や被害の状況、原因などの把握に努め、市民に適切な情報を提供し、情報共有に努めます。

参考資料

1 策定の経過

平成 27 年 8 月 6 日	帯広市交通安全対策推進委員会 第 10 次帯広市交通安全計画作成について
平成 27 年 11 月 17 日	帯広市交通安全対策推進委員会 第 10 次帯広市交通安全計画の諮問について
平成 27 年 11 月 25 日	帯広市交通安全市民会議 諮問、意見交換
平成 27 年 12 月 4 日	帯広市交通安全市民会議 意見交換、答申確認
平成 27 年 12 月 17 日	帯広市交通安全市民会議 答申
平成 27 年 12 月 21 日	帯広市交通安全対策推進委員会 第 10 次帯広市交通安全計画（原案）について
平成 27 年 12 月 25 日から平成 28 年 1 月 25 日	原案のパブリックコメント実施

*** 以後は予定です ***

平成 28 年〇月～〇月 関係指定地方行政機関の長等の意見聴取

平成 28 年〇月〇日 第 10 次帯広市交通安全計画の策定

2 交通事故の推移と発生状況

3 交通安全対策の実施状況

「交通事故の推移と発生状況」、
「交通安全対策の実施状況」は
大部のため省略しています。

4 用語解説

項目	用語	ページ	解説
第1章 計画の概要			
1 計画の目的	交通安全対策基本法	1p	交通の安全に関し、国及び地方公共団体、車両、船舶及び航空機の利用者、車両の運転者、船員及び航空機乗組員等の責務を明らかにするとともに、国及び地方公共団体を通じて必要な体制を確立し、並びに交通安全計画の策定その他国及び地方公共団体の施策の基本を定めることにより、交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図り、もって公共の福祉の増進に寄与することを目的として昭和45年に制定された。
	交通事故	1p	道路交通法第2条第1項第1号に規定する道路において、車両等及び列車の交通によって起こされた事故で、人の死亡又は負傷を伴うもの（人身事故）をいう。
4 計画の位置付け	第六期帯広市総合計画	1p	地方分権がすすむ時代において、地域の意思と責任に基づき、市民協働による自主・自立のまちづくりをすすめる指針として策定したもので、都市像やまちづくりの目標、その実現のために取り組む政策・施策などを示している。 計画期間は平成22～31年度。
第3章 交通安全計画における目標			
1 目標	24時間死者数	7p	交通事故の発生から、24時間以内に死亡した死者数をいう。
2 目標達成のための重点	ユニバーサルデザイン	8p	年齢、性別、身体的能力、障害の有無、国籍など、人のもつさまざまな違いによる支障を感じることなく、できる限り多くの人にとって安全、安心、快適に利用できるように、まち・もの・環境などをデザインすること。
第4章 交通安全施策			
1 交通安全教育及び広報活動の充実	交通安全教育指針	10p	道路交通法第108条の28第1項の規定に基づき、交通安全教育に関する指針を定めたもの。
	地域子育て支援センター	11p	市内保育所と地域の人たちが協力しながら、育児の悩み、不安などに対してともに考え、いろいろな援助をする施設。0歳から就学前のこどもとその保護者が参加できる。
	児童保育センター	11p	小学校1年生から6年生までのうち、保護者が仕事や病気などの理由により、放課後や長期休暇期間（春夏冬休み）に家庭で保育ができないこどもを保育する施設。
	老人クラブ交通安全推進員	12p	高齢者の交通事故防止を目的として、老人クラブから推薦された交通安全担当役員が交通モラルやマナーの向上を図るため地域のお手伝いをする。

自転車安全利用五則	13p	<p>平成19年7月11日中央交通安全対策会議交通対策本部決定による。</p> <p>自転車の通行ルールの広報啓発の際に活用されることを目的としたもの。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 自転車は、車道が原則、歩道は例外 2 車道は左側を通行 3 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行 4 安全ルールを守る <ul style="list-style-type: none"> ・ 飲酒運転・二人乗り・並進の禁止 ・ 夜間はライトを点灯 ・ 交差点での信号遵守と一時停止・安全確認 5 子どもはヘルメットを着用 	
ハンドルキーパー運動	14p	<p>(財)全日本安全協会が警察や関係機関の協力を得て実施する運動。自動車で飲食店に来て飲酒する場合に、お酒を飲まない人(ハンドルキーパー)を決め、その人が酒を飲まず、仲間を自宅まで送ることで、飲酒運転事故を防止することをねらった運動。</p>	
高齢運転者標識	15p	<p>自動車免許を受けている人で70歳以上の人が、加齢に伴って生ずる身体機能の低下が自動車の運転に影響を及ぼすおそれがあるときには、普通自動車の前面と後面の両方に付けて運転するように努めなければならない(道路交通法第71条の5第3項等)とされているマーク。</p>	
2 道路交通環境の整備	高欄	17p	<p>橋梁から人が墜落するのを防止する目的で設ける手すりや柵に類するものこと。</p>
	道路標識の高輝度化	17p	<p>夜間における交通の安全と走りやすい交通環境を確保するため、夜間に点滅発光する自発光式道路標識や反射率の高い道路標識を設置すること。</p>
	ドット線	18p	<p>道路交通法に基づく規定の中で、信号のない交差点で優先とされる幹線道路から出る路側線に点線(ドット線)を付け(ペイント)、見分けにくい優先路線を解りやすく指示しているもの。</p>
	交差点クロスマーク	18p	<p>原則として、中央線のない道路が交差する+型・T型交差点で、道路の交差が道路の状況により不明確な場合に、交差点クロスマークを設置し交通安全を確保するもの。</p>
	視線誘導標	18p	<p>車道の側方に沿って道路線形等を明示し、運転者の視線誘導を行う施設。</p>
	高規格幹線道路	18p	<p>自動車の高速交通の確保をはかるための、全国的な自動車交通網を構成する自動車専用道路。</p>
	自転車歩行者道等の自転車走行空間ネットワーク	18p	<p>歩きやすく自転車が使いやすいまちづくりをすすめるため、市が平成23年3月に「自転車歩行者道利用環境整備の基本的な考え方」を作成し、推進している自転車歩行者道等のネットワークのこと。</p>

	帯広市地域防災計画	19p	市民の生命、身体及び財産を災害から保護することを目的に、地域における防災に関し予防、応急、復旧等の災害対策を確立するとともに、防災関係機関の機能を整理し、取るべき措置を定めた計画。
	可変標識	20p	時間帯等により、交通規制が変わる場所に設置する標識のこと。
3 救助・救急活動の充実	バイスタンダー	20p	救急現場に居合わせた人のこと。
	自動体外式除細動器 (AED)	21p	コンピュータが心電図を自動解析し、必要に応じて音声指示でスイッチを押下することにより電氣的刺激 (除細動) を与えることができる医療機器。
	プレホスピタルケア	21p	救急患者が救急医療機関に収容されるまでに行われる処置、指示、治療などのこと。主として、救急車内で行うものをいう。
	ドクターヘリ	21p	医師及び看護師が同乗し、救急現場から医療機関に搬送するまでの間に救命医療を行うヘリコプター。
	初期救急医療体制	21p	在宅当番医 (休日、夜間の急病に対し、当番により対応する医師) と休日夜間急病センター (夜間において、発熱や腹痛など初期症状の急病人を受け入れる医療機関) による体制。
	第二次救急医療体制	21p	複数の病院の中で当番病院を決めて、入院や手術が必要な重症患者の受け入れを担当する体制。
	第三次救急医療体制	22p	救命救急センター [第三次医療圏 (道内6圏域) ごとに整備している、24時間体制で高度な救急医療を行う施設] による体制。